

Foto: Henk Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 69 Januari / Februari 2013

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Henk Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB) en Simon J. de Waard (SdW)

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2013
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info 20m nummer 69

Voorjaar 2013. Na een tijd lang kou, sneeuw en ijzel is deze week het voorjaar eindelijk uitgebroken. Om weer even snel te verdwijnen als hij gekomen is. Ik ben wel toe aan mooi (vaar) weer.

De afgelopen maanden is er weer veel gebeurd m.b.t. de voor grote pleziervaart belangrijke zaken. De berichten hierover heb ik weer verzameld in een nieuw nummer. Zo wordt er nagedacht over het verhogen van de keuringsleeftijd voor het vaarbewijs (scheelt weer (keurings)kosten), een praktijkexamen voor het groot vaarbewijs (hetgeen voor pleziervaart niet te doen is qua tijd en voorwaarden), de technische eisen voor kleine (beroepsvaart)schepen (wat ook goed nieuws voor onze groep schepen kan opleveren) en op het allerlaatste moment toch nog relatief goed nieuws over de rode diesel voor historische schepen (zie laatste pagina van dit nummer)!

Ik wens u een goed en mooi vaarseizoen toe.

Janneke Bos Hoofdredacteur

Examenreglement vaardiploma's goedgekeurd

De verantwoordelijke minister heeft het nieuwe examenreglement en -programma voor de verschillende binnenvaartexamens goedgekeurd en vastgesteld. Het gaat daarbij om de examens die worden afgenomen door de afdeling CCV van het CBR en betreft de examens voor het Groot Vaarbewijs A en B (Schipper alle binnenwateren en Schipper rivieren, kanalen en meren), Schipper zeilvaart, Radar, Ondernemer in de Binnenvaart, Vervoer gevaarlijke stoffen (ADN), Praktijkexamen schipper en het Praktijkexamen matroos. In hetzelfde besluit heeft de minister ook het reglement en programma van de Vamex voor het Klein Vaarbewijs en het Groot Pleziervaartbewijs (CWO Groot Motorschip) goedgekeurd. U kunt het nalezen op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-1802.html.

Bron: Vaarwijzer

Keuringsleeftijd vaarbewijzen wellicht omhoog

In juli 2009 is de keuringsleeftijd voor het klein vaarbewijs in de pleziervaart verhoogd van 65 naar 70 jaar, en vervolgens elke 5 jaar. Ondanks deze nog recente verhoging, bereikten mij afgelopen jaar signalen vanuit de watersportwereld dat daar de wens leefde de keuringsleeftijd voor vaarbewijzen verder te verhogen van 70 naar 75 jaar. Ik heb daarop de Domeinadviescommissie van de VAMEX, het exameninstituut voor het klein vaarbewijs, gevraagd om een onderbouwd advies met betrekking tot een dergelijke verhoging.
Overigens is bij het klein vaarbewijs niet standaard sprake van een daadwerkelijke medische keuring. Bij het verlengen van het klein vaarbewijs dient de aanvrager een door hem-/haarzelf ingevulde verklaring te overleggen. Slechts in geval deze verklaring daartoe aanleiding geeft, wordt de aanvrager daadwerkelijk medisch gekeurd.

In haar advies, d.d. 17 januari 2013, gaf de Domeinadviescommissie aan in te kunnen stemmen met een verhoging van de keuringsleeftijd. Zij gaf echter ook in overweging om, indien haalbaar, de keuringsleeftijd voor het klein vaarbewijs geheel te laten vervallen. Mocht dit niet haalbaar zijn dan adviseerde zij de keuringsleeftijd te verhogen, gelijk aan de leeftijdsverhoging bij het rijbewijs. Ik ben bereid om het advies van de Domeinadviescommissie en de gelijkluidende signalen uit de watersportwereld in overweging te nemen. Ik ben daarom voornemens om parallel aan het lopende onderzoek betreffende de effectiviteit en alternatieven voor de seniorenkeuring voor het rijbewijs, voor het klein vaarbewijs te onderzoeken of het verhogen dan wel schrappen van de keuringsleeftijd wenselijk is. Ik zal uw Kamer over de resultaten van dit onderzoek in het voorjaar van 2013 informeren, aangezien ik uw Kamer eerder heb toegezegd om u over het onderzoek met betrekking tot de effectiviteit en alternatieven voor de seniorenkeuring voor het rijbewijs ook in het voorjaar 2013 te informeren.

Voor wat betreft de beroepsvaart wijs ik er op dat de betreffende keuringsleeftijden voor het (beperkt) groot vaarbewijs internationaal zijn geregeld, zowel binnen het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp), als in EU-verband in Richtlijn 96/50/EG. Het Rsp kent keuringen bij 50, 55, 60 en 65 jaar en vervolgens jaarlijks. De Richtlijn kent alleen keuringen bij 50 en 65 jaar, en is verder gelijkluidend aan het Rsp. Eventuele aanpassing van de keuringsleeftijden in de beroepsvaart dient dus altijd in internationaal verband te gebeuren, binnen de CCR zelfs op basis van unanimiteit. Desalniettemin ben ik voorstander van het waar mogelijk en nodig terugdringen van overbodige regeldruk en administratieve lasten. Daarom heb ik recent het initiatief genomen om in internationaal verband de wenselijkheid en mogelijkheid van aanpassing van de keuringsleeftijd aan de orde te stellen. Ik hoop in de komende twee jaar - in internationaal verband - concrete resultaten te kunnen bereiken. Zodra hierop zicht is, zal ik uw Kamer over de bereikte resultaten informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu

Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/02/04/keuringsleeftijd-vaarbewijzen.html.

Bron: Rijksoverheid

Schultz onderzoekt seniorenkeuring vaarbewijs

Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu laat onderzoeken of de keuringsleeftijd voor het klein vaarbewijs voor de pleziervaart omhoog kan, dan wel kan vervallen. Op dit moment zijn senioren vanaf 70 jaar verplicht elke 5 jaar een verklaring te overleggen, waarop een medische keuring kan volgen. De watersportsector wil daarvan af, omdat ouderen op die leeftijd tegenwoordig fitter zijn dan vroeger.
Analoog aan de seniorenkeuring voor het rijbewijs wil de minister inzicht in de effectiviteit en de alternatieven voor de leeftijdskeuring in de pleziervaart. In juli 2009 is de keuringsleeftijd voor het klein vaarbewijs verhoogd van 65 naar 70 jaar. Schultz: "Ondanks deze nog recente verhoging bereiken mij signalen vanuit de watersportwereld dat daar de wens leeft de keuringsleeftijd verder te verhogen van 70 naar 75 jaar. Ik ben bereid die signalen in overweging te nemen."

Voorjaar 2013

De Domeinadviescommissie van de VAMEX, het exameninstituut voor het klein vaarbewijs, gaf de minister in overweging de keuringsleeftijd voor het klein vaarbewijs geheel te laten vervallen. Mocht dit niet haalbaar zijn, dan adviseerde zij de keuringsleeftijd te verhogen, gelijk aan de leeftijdsverhoging bij het rijbewijs. De minister zal de Tweede Kamer in het voorjaar van 2013 over de resultaten van het onderzoek informeren.

Bron: nieuwsbericht Rijksoverheid

Vaarbewijs nieuws

Open navigatievragen meer gewicht in KVB2
De open vragen bij het onderdeel Navigatie in het examen KVB2 tellen zwaarder mee. (December 2012)
Op advies van de Domein Adviescommissie van VAMEX wordt de toetsmatrijs van het examen KVB2 zodanig veranderd dat de punten voor de 'open' navigatievragen in de categorie F18/F20 tezamen van 9 naar 12 punten worden opgehoogd. Dit gaat ten koste van de punten die in andere categorieën te verdienen zijn. Hierdoor krijgen de navigatievragen meer gewicht. De nieuwe toetsmatrijs is op 1 januari 2013 van kracht.

Benaming examens aangepast
De naamgeving van de verschillende examens Klein Vaarbewijs is gewijzigd. (December 2012)
Er waren tot voor kort altijd 3 soorten klein vaarbewijsexamens : VB1, VB2 (bestaande uit VB1 en VBA) en VBA (Aanvullend), voor twee soorten vaarbewijzen (Klein Vaarbewijs I en Klein Vaarbewijs II). De kenners waren wel gewend geraakt aan deze historisch gegroeide terminologie, maar voor iemand die hiermee voor het eerst in aanraking komt, was het vrij verwarrend.
Zijn dit nu echt 3 verschillende examens of is er overlap? Welk examen geeft nu recht op welk vaarbewijs? Moet je eerst het ene examen halen, voordat je het andere mag doen? Wat gebeurt er als je bij een VB2 examen zakt voor VB1 maar wel slaagt voor VBA? Om deze verwarring weg te nemen is de volgende meer logische structuur ingevoerd, waarbij de term VBA (Aanvullend) is verdwenen.
1. Examen Klein Vaarbewijs 1 (KVB1) geeft recht op Klein Vaarbewijs I (examen wordt aangeduid met gewoon cijfer, het vaarbewijs met het Romeinse cijfer).
2. Examen Klein Vaarbewijs 2 (KVB2) geeft recht op Klein Vaarbewijs II, mits men ook geslaagd is voor het examen KVB1 of al in het bezit is van Klein Vaarbewijs I.
3. Examens KVB1 en KVB2 kunnen los van elkaar en in elke gewenste volgorde worden afgelegd. De beide examens kunnen echter ook tegen een gereduceerd combinatietarief in één keer direct na elkaar worden afgelegd (KVB1+KVB2).

Proefexamens aangepast
Er is een update van de proefexamens geplaatst op de website. (Januari 2013)
In deze update van de proefexamens, versie januari 2013, zijn een paar kleine aanpassingen gedaan:
* In beide proefexamens zijn de plaatjes volgens nieuwe stijl ingevoerd.
Proefexamen KVB1
* Bij vraag 15 over "accu opladen" is de clausule ("draait pas per 2013 mee") verwijderd.
Proefexamen KVB2
* De puntentelling is aangepast aan de nieuwe toetsmatrijs van 2013 (dit betreft vraag 14, 15, 19, 24 en 25).
* Bij vraag 8 is een tekstuele aanpassing gedaan.
* Bij vraag 14 is een kleine instructie geplaatst bij de beantwoording.
* Bij vraag 24 en 25 is er een instructie vermeld voor het invoeren van het antwoord.

(Maar u mag ook voluit intoetsen: 52 graden en 40,5 minuten N / 5 graden en 20,2 minuten oost.)

Betalen examen met iDEAL
Betaling van het examen kan vanaf nu eenvoudig online met iDEAL! (Januari 2013)
Vanaf heden is het mogelijk om makkelijk, veilig en snel uw examen te betalen met iDEAL.
Om gebruik te maken van iDEAL hoeft u zich niet te registreren, bestanden te downloaden of een account aan te maken. Maakt u gebruik van internetbankieren bij ABN AMRO, ASN Bank, Friesland Bank, ING, Knab, Rabobank, RegioBank, SNS Bank, Triodos Bank of Van Lanschot Bankiers, dan kunt u direct met iDEAL betalen. U rekent dan snel en gemakkelijk af in de vertrouwde internetbetaalomgeving van uw eigen bank. Betalen zoals u eigenlijk al gewend bent.

Gereserveerd examen kosteloos verplaatsen
Het online verplaatsen van een eerder gereserveerd examen kan tot 1 week voor de examendatum zonder verdere kosten. (Januari 2013)
Indien u het door u gereserveerde examen wilt verplaatsen naar een andere datum, een ander tijdstip en/of naar een andere locatie is dat kosteloos mogelijk tot 1 week voor de examendatum. Uiteraard zijn de mogelijkheden voor verplaatsing beperkt tot de op dat moment geldende beschikbaarheid. De nieuw te reserveren datum ligt bovendien minimaal 7 dagen vooruit.
Het is niet mogelijk om binnen de termijn van een week voor de examendatum uw examen nog te verplaatsen. Deze termijn is te kort om alles nog op de juiste wijze administratief te verwerken. Bovendien is uw huidige gereserveerde plaats dan ook niet meer door een andere kandidaat over te nemen. U komt dan ook niet meer in aanmerking voor restitutie van examengeld.

Bron: Website Vamex

Praktijkexamen groot vaarbewijs

Uit de toezeggingen een stukje over praktijkexamen voor groot vaarbewijs:
Het afgelopen jaar heeft mijn ministerie samen met de sector diverse initiatieven genomen. Zo is onder meer gewerkt aan het mogelijk maken om de belangrijkste functies aan boord (schipper en matroos) sneller te bereiken door middel van praktijkexamens. Dit is met name aantrekkelijk voor zij-instromers. Sinds 1 januari 2012 is daartoe in Nederland het praktijkexamen schipper binnenvaart in het leven geroepen, en vanaf 1 januari 2013 is het ook mogelijk het praktijkexamen matroos binnenvaart af te leggen. Nederland zet daarbij tevens in op het internationaal bevorderen van het gebruik van vaarsimulatoren.

Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/01/30/toezeggingen-en-vragen-zee-en-binnenvaart.html

De binnenvaartregeling is conform aangepast, zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2012-23394.html.

Examenprogramma schipper binnenvaart
Een kandidaat die het praktijkexamen schipper binnenvaart, zoals bedoeld in artikel 7.19a van de Binnenvaartregeling, met goed gevolg aflegt, ontvangt een Verklaring Praktijkexamen Vaartijd afgegeven door CBR.
De Verklaring Praktijkexamen Vaartijd is onbeperkt geldig en geeft recht op vermindering van de vaartijd, bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, van de Binnenvaartregeling, met drie jaar.
Het praktijkexamen schipper binnenvaart bestaat uit minimaal 180 dagen vaartijd, een portfolio en vier praktijktoetsen:
Praktijktoets 1;
Praktijktoets 2;
Praktijktoets 3;
Praktijktoets 4.
Voor het behalen van de Verklaring Praktijkexamen Vaartijd moet de kandidaat voor alle vier de praktijktoetsen zijn geslaagd, een goedgekeurd portfolio hebben en 180 dagen vaartijd kunnen aantonen.
Voor iedere praktijktoets is een toetsmatrijs vastgesteld. De toetsmatrijs bestaat uit competenties/eindtermen, die aangeven waar een kandidaat aan moet voldoen.
Tevens staan de cesuur en de vorm van de toetsen in de toetsmatrijs. De toetsmatrijzen zijn terug te vinden op de website van het CBR.
Het portfolio moet voldoen aan het format van het CBR. Dit vaste format staat op de website van het CBR.
De praktijktoetsen 1, 2 en 3 worden namens het CBR afgenomen door een organisatie, vermeld op de website van het CBR. Praktijktoets 4 wordt afgenomen door een CBR-examinator. Deze toets wordt afgenomen op een schip van een organisatie, genoemd op de website van het CBR.
Het praktijkexamen start op de dag dat een kandidaat zich aanmeldt bij één van de organisaties, die praktijktoets 1 tot en met 3 afneemt.
Alle praktijktoetsen bestaan uit een aantal deeltoetsen.
Alle deeltoetsen moeten zijn behaald om te zijn geslaagd voor de betreffende praktijktoets. Een kandidaat is voor een deeltoets geslaagd als tenminste een voldoende is behaald.
De resultaten van de praktijktoetsen zijn geldig voor een termijn van twee jaar na de examendatum.
Een kandidaat die slaagt voor praktijktoets 1, minimaal 60 dagen vaartijd kan aantonen, en in het bezit is van het CBR-diploma Aspirant Schipper kan de functie Matroos aanvragen in zijn dienstboekje.
De Verklaring Praktijkexamen Vaartijd geeft vrijstelling voor het CBR-examen Navigatie 1. De Verklaring geeft geen vrijstelling voor de overige theorie-examens.
Een herkansing kan niet eerder plaatsvinden dan wanneer de onderdelen waar de kandidaat voor is gezakt opnieuw zijn aangetoond in het portfolio.

Aanvullende toelatingseisen praktijkexamen
De kandidaat moet minimaal 21 jaar oud zijn.
De kandidaat moet een schriftelijk overeenkomst hebben met een officieel erkend leerbedrijf voor het invullen van zijn portfolio.

Aanvullende toelatingseisen praktijktoetsen
De kandidaat moet minimaal het volgende aantal vaardagen hebben opgebouwd (binnen het praktijkexamentraject), voordat hij deel mag nemen aan een praktijktoets:
Praktijktoets 1: 45 dagen;
Praktijktoets 2: 90 dagen;
Praktijktoets 3: 135 dagen;
Praktijktoets 4: 180 dagen.
De kandidaat moet per praktijktoets een door de assessor goedgekeurd portfolio hebben. Alleen assessoren van organisaties, die op de website van het CBR vermeld staan, mogen deze beoordelen.
De kandidaat moet voor alle theorie-examens behorende bij het diploma Schipper AB of het diploma Schipper RKM, met uitzondering van Navigatie 1, zijn geslaagd voordat hij praktijktoets 4 mag afleggen.
Voor praktijktoets 2, 3 en 4 geldt dat de kandidaat voor de daaraan voorafgaande toetsen is geslaagd.
Zie ook https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-1802.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dEenvoudig%26pst%3d%26vrt%3dpraktijkexamen%2bmatroos%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAfgelopenDag%26sdt%3dDatumBrief%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=1&sorttype=1&sortorder=4.

Bron: Rijksoverheid

CWO nieuws

Vanuit de KC
Vrijdag 21 december 2012
De kwaliteitscommissie is het belangrijkste adviserende orgaan van het CWO-bestuur met betrekking tot de inhoud van kaderopleidingen en diploma-eisen. De KC bespreekt alle inhoudelijke veranderingen van de CWO en adviseert het CWO-bestuur hierover. Voor komend jaar zijn er een aantal opleidingsinhoudelijke veranderingen.

Uitrustingslijst kajuit- en zeezeilen
Voor kajuit- en zeezeilen wordt de verplichte uitrustingslijst omgezet in een advieslijst. In de praktijk bleek de uitrustingslijst moeilijk te controleren en in sommige gevallen te compleet te zijn. Tijdens een controle blijft er voor een controleur uiteraard wel de mogelijkheid om een situatie als onveilig te bestempelen als de juiste materialen niet aanwezig zijn.

Nieuwe diploma-eisen roeien en motorboot
Een werkgroep vanuit scouting is bezig geweest om de diploma-eisen voor (vlet)roeien te herzien. Daarnaast heeft een werkgroep motorboot de diploma-eisen motorboot herzien.
De KC heeft deze nieuwe eisen goedgekeurd en deze zullen in het nieuwe handboek opleidingen worden opgenomen. Het handboek opleidingen wordt - evenals het CWO-jaarboek - eind 2012/begin 2013 uitgegeven.

CWO nieuwsbrief
De CWO brengt minimaal vier keer per jaar een nieuwsbrief uit met de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de CWO. De nieuwsbrief richt zich zowel op instructeurs, vaarscholen als verenigingen.
Wil jij ook de CWO-nieuwsbrief ontvangen? Je kan je hieronder inschrijven. Geef in ieder geval een e-mailadres en een naam op, het pasnummer is optioneel.
http://www.cwo.nl/content.asp?id=197

Bron: nieuws CWO



Cursus bomen, jagen en zeilen op klein vaarwater

Ton Krom heeft het initiatief genomen een cursus "schipperen" te organiseren.
"We willen het oude schippersvakmanschap leren aan een nieuwe generatie zeilschippers en bemanning, die dit vakmanschap ook in praktijk willen brengen."
Om het geheel meer draagkracht en continuïteit te geven, heeft Ton de Stichting Bevordering Educatie Vrachtzeilvaart opgericht, kortweg Stichting Vrachtzeilvaart (http://www.vrachtzeilvaart.nl/).
Hij heeft een les- en praktijkprogramma samengesteld waarin èn de theorie èn praktisch oefenen en varen aan bod komen. Eerst in een dagprogramma, later in één- of meerdaagse tochten. Naast inzicht, komt ook het functioneel gebruiken van ieders fysieke kracht aan de orde. De eerste kennismaking met belangstellenden en deelnemers is op 24 maart aanstaande aan boord van de klipperaak Maria in Amsterdam. Het verdere vaarprogramma is opgenomen in het "programma 2013" op de site van de Stichting Vrachtzeilvaart.
Zie: www.vrachtzeilvaart.nl/program2013.html
Erick Takes en Ton Krom geven het boek "Puntje Zeil" uit. De inhoud van het boek is de leidraad van het lesprogramma.

Bron: website LVBHB

Nota van beantwoording wijziging ligplaatsenbeleid Zuid-Holland

Tussen 5 december 2011 en 17 januari 2012 is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen over het ontwerp van het ligplaatsenbeleid. Op 11 januari 2012 heeft de Statencommissie Verkeer en Milieu met Gedeputeerde Staten van gedachten gewisseld over dit onderwerp. Naar aanleiding hiervan hebben wij een aantal wijzigingen in de ons voorgenomen ligplaatsenbeleid aangebracht. Deze wijzigingen zijn verantwoord in de Nota van beantwoording die u bijgaand aantreft.

Voor het regelen van het algeheel ligplaatsenverbod, dat als uitgangspunt dient voor het gewijzigde beleid, en het verlenen van ontheffingen door Gedeputeerde Staten is een wijziging van de vaarwegenverordening Zuid-Holland nodig. De wijzigingsverordening hebben wij ter vaststelling voorgedragen aan Provinciale Staten.

Op de webpagina www.zuidholland.nl/ligplaatsen treft u het gewijzigd ontwerp Nota ligplaatsenbeleid provinciale vaarwegen Zuid-Holland "Ruimte voor de Scheepvaart" 2012 en het gewijzigd ontwerp Beleidsregel ontheffingen ligplaatsen. Deze documenten heeft ons college vastgesteld onder voorwaarde van instemming van Provinciale Staten met de wijzigingsverordening van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

Na vaststelling door Provinciale Staten staat er geen beroep open tegen de verordening (Artikel 8.2 Algemene wet bestuursrecht). Beroep staat wel open tegen besluiten die worden genomen op grond van het vastgestelde ligplaatsenbeleid.

Daarna worden per beleidsmaatregel de ingediende zienswijzen en de antwoorden van de Provincie daarop benoemd. Het gaat o.a. over:
- het algehele ligplaatsverbod in de gehele provincie Zuid-Holland
- verruiming mogelijkheid tot ontheffing
- vaststelling afmetingen vaarstrook, veiligheidsstrook, veiligheidszone
- passief uitfaseren woonboten
- actief uitfaseren woonboten
- passief uitfaseren van ligplaatsen aan particuliere oever
- stopplaatsen rondvaartboten
- beheer passantenplaatsen
- procedure gerelateerde zienswijzen
- locatie specifieke zienswijzen
- wijzigingen van technische aard

Al met al wordt het er voor historische schepen in Zuid-Holland niet leuker op. (JB)

Zie http://www.watererfgoed.nl/links/Post%2021-12-2012%20brief%20ZHZ%20Gedeputeerde%20Staten.pdf.

Bron: Watererfgoed

Problematiek overgangsbepalingen ROSR voor de kleine binnenvaart

Op de website van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) staan enkele documenten gepubliceerd waarin door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opdracht is gegeven om de problematiek van de overgangsbepalingen en kleine schepen te beschrijven. Hoewel de documenten van augustus 2011 zijn, staat er veel waardevols in voor onze historische schepen.

Voor ons zijn 3 rapporten van belang:
- Notitie overgangsbepalingen passagiersschepen
- Rapport onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart
- Bijlage bij het rapport onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart

Uit de managementsamenvatting:
1. Inleiding
Binnenvaartschepen op de internationale Rijn moeten voldoen aan technische eisen, afgesproken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en vastgelegd in het Reglement voor onderzoek van schepen op de Rijn (ROSR). Een aantal technische voorschriften is, voor schepen die al bestonden bij het realiseren van deze voorschriften, van een overgangstermijn voorzien die op een bepaalde datum afloopt. Uiterlijk bij verlenging van het certificaat na die einddatum moeten binnenvaartondernemers aan deze voorschriften voldoen. Er zijn 4 cohorten overgangsbepalingen met als einddatum 2010, respectievelijk 2015, 2035 en 2041. Indien een maatregel in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt voor de individuele binnenvaartondernemer, heeft de CCR de mogelijkheid een afwijkende eis te stellen via de hardheidsclausule zoals vastgelegd in artikel 24.04 lid 4 ROSR.

2. Aanleiding en doel van het onderzoek

Bij zowel de brancheorganisaties voor de binnenvaart als bij het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) bestaat behoefte aan feitelijk inzicht in de knelpunten in de praktijk en de gevolgen voor de sector van de overgangsbepalingen. Het ministerie van I&M heeft KplusV gevraagd om onafhankelijk onderzoek uit te voeren om dit inzicht te leveren. Het onderzoek richt zich op de Nederlandse rijnvloot en de Nederlandse binnenvaartmarkt.
Het onderzoek heeft tot doel gehad inzicht op te leveren in:
- de knelpunten die de overgangsbepalingen in de praktijk met zich meebrengen, op de korte en middellange termijn;
- de beschikbare (technische) alternatieven die voor deze overgangsbepalingen acceptabel kunnen zijn;
- de betekenis van de overgangsbepalingen voor het Nederlandse binnenvaartvervoer over de Rijn;
- de mogelijkheden van een beleidslijn voor toepassing van de hardheidsclausule.

Het onderzoek is uitgevoerd onder begeleiding van een commissie met vertegenwoordigers van het ministerie, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de binnenvaartsector. De Nederlandse binnenvaartsector heeft gedurende het onderzoeksproces actief geparticipeerd.
De conclusies en aanbevelingen in dit rapport komen voor de verantwoordelijkheid van de onderzoekers.

3. Conclusies

Knelpunten

De knelpunten die de brancheorganisaties en bij hen aangesloten ondernemers aanvoeren zijn divers: bepalingen zijn volgens hen niet uitvoerbaar; dan wel niet inzichtelijk wat betreft nut- en noodzaak in termen van veiligheid- en milieuwinst; dan wel te omvangrijk (gestapeld) en bedrijfseconomisch niet op te brengen.
De brancheorganisaties hebben 71 knellende bepalingen genoemd. In het algemeen hebben oudere (gebouwd voor 1976) en kleinere schepen (< 1500 ton) meer knelpunten. Van delen van de regelgeving is niet inzichtelijk, noch voor de sector noch voor experts, wat de bedoeling of zin is van wat geëist wordt. De ontbrekende of niet kenbare ratio achter veel bepalingen hindert de naleving en hindert het vinden van gelijkwaardige alternatieven. Ondernemers onderschrijven voorschriften waarvan de ratio wél direct duidelijk c.q. onomstreden is. De 'spontante' naleving hangt in sterke mate af van de perceptie bij ondernemers van het risico en de kosten.

Beschikbare (technische) alternatieven

Het onderzoek heeft voor twee overgangsbepalingen (mogelijke) alternatieven opgeleverd die gelijkwaardig kunnen zijn en geschikt voor generieke toepassing.
Zij leveren een potentiële besparing op -voor het individuele schip waar deze knelpunten van toepassing zijn- van € 30.000 tot € 50.000. Dit betreft bepalingen - voorschip met ankernissen en plaats van het aanvaringsschot - die beide pas na 2035 van toepassing zijn. Voor de andere knellende bepalingen zijn geen alternatieven gevonden waarmee een zelfde veiligheidsniveau bereikt kan worden. Dit is deels toe te schrijven aan het ontbreken van een duidelijk omschreven (veiligheids- of ander) doel per overgangsbepaling.

Gevolgen voor Nederlandse binnenvaartondernemers

Op grond van de geschatte demografie van de ondernemers in de sector, de leeftijd van de scheepsmotoren in relatie tot de boekwaarde van de schepen en de eisen aan luchtkwaliteit, is het een redelijke verwachting dat verreweg het grootste deel van de ondernemers met een schip in de klassen I (250 tot 400 ton) en II (400 tot 650 ton) dat gebruik maakt van de overgangsbepalingen, de onderneming zullen hebben beëindigd tegen het jaar 2025. We spreken hier van natuurlijk verloop.
Op basis van dit onderzoek valt te verwachten dat vanaf 2015 een deel van de schippers met schepen van de klassen I en II als gevolg van de overgangsbepalingen versneld de onderneming zal beëindigen. De overgangsbepalingen waaraan voldaan moet worden vanaf 2035 zullen voor deze groep de facto geen betekenis hebben.
In individuele gevallen - ondernemers die anno 2011 beschikken over een sterk verouderd klasse I of II schip - kunnen de vereiste investeringen gemoeid met de overgangsbepalingen na 2015 leiden tot schrijnende situaties, hetzij omdat voor investeringen geen financiering gevonden kan worden, hetzij omdat de marktwaarde van het schip gering is in relatie tot de schuldpositie of ontbrekende pensioenreserveringen, of een combinatie daarvan. Deze situaties zijn echter geen gevolg van de overgangsbepalingen maar van gemaakte ondernemerskeuzen in het verleden.
Ondernemers met een schip in klasse IV en hoger en de meeste ondernemers met een schip in klasse III moeten vanwege hun marktpositie en bedrijfseconomische potentie in staat zijn de investeringen gemoeid met de overgangsbepalingen op te vangen.

Gevolgen voor het Nederlandse vervoer per binnenvaart

De gevolgen van de overgangsbepalingen voor het Nederlandse vervoer per binnenvaart kunnen (indicatief) bestaan uit een uitval van het vervoer door klasse I en klasse II schepen oplopend tot maximaal 1,5 miljoen ton goederen per jaar in het jaar 2022. Deze mogelijke gevolgen zijn verspreid over alle vaarwegen waarop deze ondernemers actief zijn. In absolute en relatieve zin - gegeven de schaal van de binnenvaart in Nederland - moet gesproken worden van een zéér klein gevolg (1% van het totale binnenvaartvervoer). Bij het vervoer van ruwe bouwmaterialen (zand, grind) kunnen lokale knelpunten ontstaan. Geen van de vaarwegen, waar deze kleinere schepen (< 650 ton) in Nederland een sterk aandeel (> 30%) hebben in de vervoersprestatie op betreffende vaarweg, vallen onder de internationale Rijn.
De verwachting is dat bedrijven aan kleine vaarwegen die vanwege de aard van hun product een sterke voorkeur hebben voor binnenvaart ook binnenvaartalternatieven zoeken, wanneer er aanbieders wegvallen. Bijvoorbeeld door bedrijfsverplaatsing naar grotere vaarwegen of het aangaan van vaste contractrelaties. De binnenvaart is veerkrachtig.

4. Aanbevelingen

Aanbevelingen aan het ministerie van I&M zijn:
1. Onderzoek de mogelijkheden tot vereenvoudiging van de bestaande regelgevingsystematiek in CCR-verband, met name het al dan niet hanteren van overgangsbepalingen.

Daarbij moeten de relevante criteria in internationaal verband worden afgewogen, die van belang zijn voor de binnenvaartmarkt, zoals: het gewenste veiligheidsniveau, de kans op spontane naleving, het effect van regels op de positie van nieuwe schepen die van kleiner tonnageschepen, de rechtsgelijkheid tussen jaarcohorten van schepen, en innovatie in de sector.

2. Beleidslijn hardheidsclausule: indien vastgehouden wordt aan de huidige systematiek van de overgangsbepalingen, hanteer dan de onderstaande beleidslijn voor toepassing van de hardheidsclausule:
1. geen toepassing hardheidsclausule voor de 'lage kosten'-overgangsbepalingen (< € 5000);
2. generieke uitzondering voor familiebedrijven zonder personeel voor de 'laag risico - hoge kosten'-overgangsbepalingen en;
3. hardheidsclausule voor 'hoog risico - hoge kosten'-overgangsbepalingen alleen toepassen onder voorwaarde van het treffen van bewezen gelijkwaardige maatregelen. Hierbij zou de CCR de gelijkwaardige alternatieven voor groepen schepen kunnen aanwijzen.

Voor wie de documenten in detail wil bestuderen zie helemaal onderaan:
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/html/download.htm. (JB)

Verslag schriftelijk overleg inzake besprekingen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de vragen van uw commissie voor Infrastructuur en Milieu, zoals gesteld in het verslag van een schriftelijk overleg inzake besprekingen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en problemen voor de Nederlandse traditionele zeilschepen op de Oostzee,
d.d. 13 december 2012.

Hieronder enkele stukjes uit het verslag:

De CCR heeft in haar vergadering van 11 t/m 13 december jl. definitief ingestemd met uitstel tot 1 januari 2015 voor bepalingen omtrent de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten (getint glas), de ankeruitrusting en alarminstallaties op passagiersschepen voor dagtochten kleiner dan 25 meter. Hiermee is ruimte ontstaan om in de komende 2 jaar nader onderzoek te doen naar deze bepalingen en te bezien of er een bevredigend alternatief kan worden gevonden.

Tot nu toe heb ik mij geconcentreerd om voor de bepalingen die per 1 januari 2013, na afloop van de crisishardheidsclausule, in werking zouden treden, uitstel voor nader onderzoek te krijgen. Conform hetgeen eind 2011 bij de vaststelling van het CCR werkprogramma 2012 - 2013 is afgesproken, zal ik vanaf begin 2013 binnen de CCR, naast de voornoemde drie bepalingen ook de bepalingen gaan onderzoeken die in het door mij in 2011 uitgevoerde onderzoek naar voren zijn gekomen als de meest problematische en waarvan de overgangstermijn in 2015 afloopt. Daartoe behoren ook de geluidseisen.

De overige bepalingen, waarvan de overgangstermijn in 2010 afliep, zullen inderdaad per 1 januari 2013 in werking treden. Dit betekent echter niet dat alle aanpassingen ook daadwerkelijk per 1 januari moeten zijn uitgevoerd. Dit is per schip verschillend en hangt af van het moment waarop voor het betreffende schip het Certificaat van Onderzoek wordt verlengd.

Ik heb in de CCR voorgesteld om die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten leiden en waarvoor alternatieven denkbaar zijn, opnieuw te overwegen. Daartoe behoren ook bepalingen met betrekking tot arbeidsomstandigheden. Bij het verkennen van mogelijke alternatieven wil ik in de CCR ervoor pleiten om ook naar het soort onderneming te kijken.

Zo heeft de CCR in 2011 ingestemd met het Nederlandse voorstel om elk regelgevingsvoorstel te voorzien van een deugdelijke effectanalyse, waarbij ook gekeken is naar alternatieven voor regelgeving.

In Nederland hebben inmiddels ruim 500 schepen een beroep op de crisishardheidsclausule gedaan en daarbij uitstel gekregen voor alle eisen van 2010 waarvoor uitstel werd gevraagd. Dit is gedaan voor de volledige looptijd van het certificaat: 7 jaar voor vrachtschepen en 5 jaar voor passagiersschepen.

Zoals ik u in mijn brief d.d. 11 december 2012 (Kamerstuk 2012D46842) meedeelde, lijkt aan Deense kant na lange tijd enige bereidheid te zijn tot nader ambtelijk overleg, en is ook van Duitse zijde recent bevestigd dat er geen bezwaren zijn tegen verdere bilaterale ambtelijke contacten over de kwestie. In dit overleg zullen diverse oplossingsmogelijkheden worden verkend.
In het kader van de lopende infractieprocedure is het aan de Europese Commissie te besluiten Denemarken voor het Europese Hof te dagen. Vervolgens is het aan de Europese rechters om een oordeel te geven over de toepasselijkheid van bestaande regels op de Nederlandse zeilchartervloot en de verenigbaarheid van deze regels met het Europees recht.

Voor het volledige document (10 pagina's) zie:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/12/18/verslag-schriftelijk-overleg-inzake-besprekingen-in-de-centrale-commissie-voor-de-rijnvaart-ccr.html

Bron: Rijksoverheid

Beantwoording resterende vragen AO zee- en binnenvaart 6 februari 2013

Hierbij beantwoord ik de resterende vragen uit het Algemeen Overleg zee- en binnenvaart op 6 februari 2013. Aan het slot van deze brief bevestig ik nog mijn toezegging tijdens het AO over vervolgonderzoek naar de markttransparantie in het goederenvervoer over de binnenwateren.

Hier enkele stukjes uit de tekst:

Kleine schepen in relatie tot CCR bepalingen
Ik heb uw Kamer aangegeven dat uit het onderzoek dat ik in 2011 heb laten uitvoeren is gebleken dat schepen van vóór respectievelijk 1976 en 1995 tussen nu en 2041 op onderdelen flink zullen moeten investeren om aan de technische regelgeving voor binnenvaartschepen te blijven voldoen. Met name de bepalingen die in 2035 van kracht worden, vragen grote investeringen. Alhoewel de overgangsbepalingen voor alle binnenvaartschepen gelden, zullen de benodigde investeringen voor (oude) kleinere schepen veelal moeilijker te dragen zijn. Daarom span ik mij maximaal in om binnen de CCR werkbare alternatieven te onderzoeken voor die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten leiden. Daarbij wil ik ook kijken naar bijvoorbeeld de mogelijkheid van uitzonderingen voor familiebedrijven zonder personeel. Daarvoor heb ik wel de unanieme steun van de andere CCR landen nodig.

Betaling inzameling huisvuil
Gevraagd werd naar de grondslag voor de voorgenomen betaling voor de afgifte van onder meer huisvuil, en of hierbij niet sprake is van dubbel betalen.
Het afvalabonnement dat per 1 juli 2013 wordt ingevoerd, heeft uitsluitend betrekking op de inzameling van Klein Gevaarlijk Afval (KGA), huisvuil en overig bedrijfsafval via de rijksinfrastructuur, dus bij sluizen en langs rijksvaarwegen. De inzameling in de havens en de betaling daarvan via het havengeld blijft ongewijzigd. Als schippers nu gewend zijn om hun afval in havens af te geven, en daar voor te betalen via het havengeld, dan kan men daarvoor blijven kiezen. De nu nog gratis inzameling op sluizen en langs rijksvaarwegen moet op grond van het, door uw Kamer geratificeerde Scheepsafvalstoffenverdrag, door de vervuiler zelf betaald gaan worden. Daarvoor wordt een vrijwillig abonnement ingevoerd, beheerd door de stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). Het abonnement is voor vrachtschepen één vast bedrag per jaar. De sector is betrokken geweest bij de totstandkoming van het verdrag.
Schippers zijn niet verplicht om zich te abonneren. Zij kunnen er ook voor kiezen om huisvuil alleen in havens te blijven afgeven. Alleen als men de afvalvoorzieningen op sluizen en langs rijksvaarwegen wil gebruiken, heeft men een abonnement nodig, waarvoor men vanaf 1 juli as. moet gaan betalen. De hoogte van het abonnement staat in redelijke verhouding tot de ingezamelde hoeveelheden afvalstoffen en zal bovendien jaarlijks worden geëvalueerd. Qua structuur en kosten sluit deze systematiek goed aan bij vergelijkbare sectoren. Ook voor het midden- en kleinbedrijf aan de wal geldt dat huishoudelijk afval van het bedrijf als bedrijfsafval tegen betaling moet worden afgevoerd.
In juni 2012 heeft definitieve besluitvorming plaatsgevonden op internationaal niveau over de implementatie van het verdrag ten aanzien van deze afvalstoffen.
Direct hierna is overleg gestart met de brancheorganisaties over het abonnementensysteem. Mijn ministerie heeft de binnenvaartsector per brief geïnformeerd over bovengenoemd voornemen. Binnenkort wordt een voorlichtingsbijeenkomst gehouden, waarbij de sector nog inhoudelijk kan reageren op het beoogde abonnement.

Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/02/13/beantwoording-resterende-vragen-ao-zee-en-binnenvaart-6-februari-2013.html.

Bron: Rijksoverheid

Folder Rode diesel verdwijnt vanaf 1 januari 2013

De folder Rode diesel van de Belastingdienst wordt regelmatig aangepast aan de laatste beleidsbepalingen mbt de invulling van de uitvoering van de rode dieselmaatregelen. Kijk dus op de website van de belastingdienst naar de laatste versie! (JB)

http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/themaoverstijgend/nieuws/douane/rode_diesel+verdwijnt

Bron: Belastingdienst

Rode diesel nieuws

In tegenstelling tot wat er wordt gedacht heeft de FONV wel degelijk aktie genomen en werd in januari 2013 uitgenodigd voor een gesprek op het Ministerie van Financiën, bij de ambtenaren die er over gaan. Dat gesprek bracht mede aan het licht dat was onderschat hoe lang rode kleurstof nog zichtbaar zou blijven in leidingen en brandstoftanks van schepen die weinig varen, zoals de historische bedrijfsvaartuigen en de Oude Glorie. Ook dat dergelijke schepen niet op alle brandstoftanks mogelijkheden hebben (mangat) om die tanks achteraf nog een keer schoon te maken. Daar diende beleidsmatig nog verder over te worden nagedacht. Maar voor de tijd die daar nog voor nodig was, werd gesuggereerd dat het verstandig zou zijn, om in het geval dat er na 1 juli 2013 nog rode olie in tanks zat, dit vóór die datum te melden aan de lokale inspectie van de Douane en dan uitvoerig toe te lichten waarom dat nog nodig/noodzakelijk is.
Op de jaarvergadering van 2 maart 2013 in Lelystad heeft de voorzitter van de FONV, Oluf van Oosterom, deze suggestie van het ministerie naar voren gebracht.

De adressen van die lokale inspecties vind je hier:

http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/c ... jst_douane

Volstrekt duidelijk werd de grote lijn dat uitsluitend nog rode olie na 1 januari 2013 is toegestaan als er rechtstreeks voordeel in het economisch verkeer mee werd behaald. Om dat ook nog eens duidelijk te krijgen voor schepen die (af en toe) betalende passagiers vervoeren, heb ik die vraag gesteld aan de overheid, gewoon via het vraagformulier van:

https://www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier

Daar kreeg ik afgelopen week het volgende antwoord op:

Geachte heer de Waard,

U heeft enige tijd geleden een vraag gesteld over de toepassing van de vrijstelling rode gasolie. Hieronder vindt U het antwoord.

Beste collega,

Door de heer De Waard is via Informatie Rijksoverheid de volgende vraag gesteld:
"Zie ik het juist dat schepen die beroepsmatig of bedrijfsmatig betalende passagiers voor een rondvaart of vakantie meenemen gewoon op rode gasolie mogen blijven varen?"

De vraag kan als volgt worden beantwoord:
"Op basis van de wettelijke bepalingen kan in het door u bedoelde geval voor het varen rode gasolie met vrijstelling gebunkerd worden.
Brandstofgebruik door een vaartuig dat wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel valt onder de vrijstelling."

Met vriendelijke groet,

Toon (A.B.J.M.) Zom
Beleidsadviseur

En daarmee is duidelijk dat als er zowel beroepsmatig als bedrijfsmatig (tegen betaling) passagiers worden meegenomen op rode olie mag worden gevaren. Persoonlijk denk ik dat dit niet veel soelaas zal geven, want als je daarna het schip weer privé gebruikt mag het weer niet. (SdW)

Bron: Forum LVBHB

Verhaal over de veiligheidskeuring van EFM

In het december 2012 nummer van de verzekeringsmaatschappij EFM staat een uitgebreid voorlichtingsverhaal over de veiligheidskeuring in de praktijk. Wat moet je doen om 'klaarblijkelijk gevaar' uit te sluiten. Informeer in ieder geval voor je zelf zaken aan het schip gaat veranderen vooraf of dat gevolgen heeft voor het certificaat van onderzoek! In het verhaal staan enkele tips voor andere nog ongekeurde schepen die voor 2019 een certificaat van onderzoek moeten hebben. Voor het hele verhaal zie http://www.efm.nl/paginas/home.aspx,
efm info jaargang 13, nr. 2 December 2012. Ook handig voor eigenaren die niet bij EFM zijn aangesloten! (JB)

Middeleeuws wrak op het IJsselmeer wordt rijksmonument

Bij het uitdiepen van een vaargeul in het IJsselmeer stuitten baggeraars in 1999 op een houten scheepswrak. Het lag ter hoogte van Lelystad. Dat er in het IJsselmeer een wrak gevonden wordt, is niet zo uitzonderlijk, want hier zijn in de loop der eeuwen veel schepen vergaan.

Van de vroege middeleeuwen tot diep in de twintigste eeuw werd de toenmalige Zuiderzee druk bevaren door handelaren en vissers. En niet altijd bereikten hun schepen de haven. Door al die wrakken wordt het IJsselmeer wel beschouwd als het grootste scheepskerkhof ter wereld.
Onlangs heeft het scheepswrak in de geul bij Lelystad op voordracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de status van archeologisch rijksmonument gekregen.
Het is dan ook een bijzonder wrak. Niemand weet namelijk hoe het schip er uit heeft gezien. Wel zijn de resten onderzocht. Direct na de ontdekking zijn er enkele stukken scheepshout geborgen. Details zoals bevestigingsmiddelen maken duidelijk dat het schip overnaads gebouwd is. Overnaads wil zeggen dat de planken van de scheepshuid elkaar overlappen. Tussen de planken bevindt zich mosbreeuwsel, dat gebruikt werd om de naden in de huid te dichten.
Dit breeuwsel en enkele fragmenten aardewerk wijzen er op dat het schip voor 1500 gezonken is. De jaarringen van het hout geven een datering aan die nog preciezer is: het schip is rond 1465 gebouwd. Op grond van constructiekenmerken is beredeneerd dat het een lengte van ongeveer twintig meter had, en dat het een vrachtschip was. Het wrak is goed geconserveerd.

Op andere plaatsen zijn vrijwel geen wrakken gevonden van schepen uit de jaren tussen 1300 en 1500, en zeker geen vrachtschepen. Dat maakt dit wrak dus speciaal.
Er bestaan vermoedens en theorieën over de typen schepen uit deze periode, maar die worden nauwelijks gestaafd door vondsten. Alleen afbeeldingen uit die tijd geven een aanwijzing. In de vijftiende en zestiende eeuw vond er waarschijnlijk een ingrijpende ontwikkeling in de Nederlandse scheepsbouw plaats. Dit had vooral betrekking op de overgang van schepen met een overnaadse huid naar karveelbouw. De planken van een karveelgebouwd schip overlappen elkaar niet. Het wrak bij Lelystad bevat vermoedelijk veel nieuwe informatie over deze ontwikkeling. Het vormt daarom een belangrijke bron voor kennis over de geschiedenis van de scheepsbouw.
Na de ontdekking heeft Rijkswaterstaat de vaargeul omgelegd, zodat het scheepswrak ter plekke kan worden bewaard. Het wordt niet geborgen, maar blijft onder een laag klei in het water liggen, omdat het op deze manier goed behouden blijft. Dit deel van het IJsselmeer ligt binnen de grenzen van de gemeente Lelystad. Het wrak van het vrachtschip uit 1465 is het eerste rijksmonument in deze gemeente. Om voorbijgangers op het monument te attenderen is er op de oever een informatiepaneel geplaatst.

Bron: TIJDSCHRIFT VAN DE RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED 1 2013.

Scheepswrakken in eerste aflevering De Wereld Leert Door

Maritiem archeoloog Martijn Manders trad 14 jan. 2013 als eerste op in De Wereld Leert Door. Matthijs van Nieuwkerk interviewt Manders, hoofd van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, over 'De Utrecht', een admiraliteitsschip dat in de 17de eeuw is gezonken in Braziliaanse wateren.

Hij opent hiermee deze nieuwe tv-reeks van de makers van de DWDD, waarin dagelijks een wetenschapper twaalf minuten lang vertelt over zijn of haar onderzoek.
Een team van het Maritiem Programma heeft eind 2012 met collega's van de Braziliaanse tegenhanger van de Rijksdienst en studenten onderzoek gedaan naar het scheepswrak van De Utrecht. Doel was om erachter te komen hoe dit soort schepen werd gebouwd. De lading was niet meer aanwezig omdat commerciële bergers deze al in de jaren '80 hebben geborgen.
Zie ook uitzending gemist.
Bron: Persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Aandacht voor restauratieambachten

Advies structuur vakopleidingen Wim Eggenkamp en Teun van den Ende, College van Rijksadviseurs, Den Haag, 66 pag., gratis te verkrijgen via 070 - 339 1 381
Sinds het verdwijnen van de lts in 1999 kunnen aanstormende metselaars, timmerlieden, schilders, stukadoors, smeden, glazeniers, leidekkers, rietdekkers, natuursteenbewerkers, molenbouwers en orgelbouwers zich op het vmbo nauwelijks meer met hun handen bekwamen. De praktisch ingestelde leerlingen beschouwen school als straf, zeker nu hun leraren meestal te weinig kennis bezitten om de bouwtechnische vakken goed te kunnen onderwijzen. Een probleem dus, vooral omdat we het de komende decennia voornamelijk gaan doen met de gebouwen die er nu al staan. Die schreeuwen voor onderhoud en restauratie om jonge, vakbekwame ambachtslieden.
De inmiddels afgezwaaide Rijksadviseur voor het Cultureel Erfgoed Wim Eggenkamp laat, na raadpleging van onder andere de Rijksdienst, in dit boekje acht aanbevelingen na. Zoals: geef les binnen de beroepsgroep, met meesters en gezellen. Leg de theorie vast in studieboeken. En verleen alleen onderhoudssubsidie als er op de bouwplaats opleidingsplaatsen zijn gecreëerd.

Bron: TIJDSCHRIFT VAN DE RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED 1 2013.

Restauratiebeurs april 2013

Bijpraten met anderen over restauratie? Van 18 tot en met 20 april wordt de Nederlandse Restauratiebeurs gehouden in de Brabanthallen in 's-Hertogenbosch. De tweejaarlijkse beurs is een ontmoetingsplek voor eigenaren van monumenten, specialisten, beleidsmakers en andere geïnteresseerden in de restauratiepraktijk.
De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed organiseert op de beurs activiteiten die aansluiten bij het thema van de dag: digitalisering, herbestemming en interieur. Zie www.restauratiebeurs.nl voor meer informatie.

Bron: TIJDSCHRIFT VAN DE RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED 1 2013.

Conferentie Water en erfgoed: Protecting Deltas, Heritage Helps!

23 sep 2013 (Hele dag) - 28 sep 2013 (Hele dag)
Locatie: Amsterdam

Als erfgoedorganisatie in een 'waterland' erkent ICOMOS - NL de belangrijke rol die erfgoed kan spelen bij het management van de groeiende dreiging van water als gevolg van klimaatverandering.
ICOMOS - NL richt zich op het vergroten van de bewustwording rondom het thema water en erfgoed en zal experts uit beide velden samenbrengen tijdens deze conferentie. De inspirerende lezingen en interessante discussies door internationale experts worden aan het einde van de conferentie samengevat in een statement bedoeld om de rol van erfgoed bij de bescherming van delta's op de internationale agenda te zetten.
Tijdens dit internationale evenement zullen de volgende thema's aan bod komen:
* Waterbeleid en erfgoed
* Steden: integratie van erfgoed in de bescherming van deltasteden
* Kustgebieden: erfgoed als inspiratiebron voor de ruimtelijke planning van kustgebieden
* Kennisontwikkeling: kennisleemtes en onderzoeksagenda op het thema water en erfgoed
Binnen deze thema's zal de discussie zich richten op:
* Erfgoed als inspiratiebron voor aanpassing aan klimaatverandering
* De veranderende positie van erfgoed in verstedelijkte deltagebieden bedreigd door water
* De economische waarde van erfgoed: een motor voor delta bescherming
Wij hopen u te mogen verwelkomen op deze belangrijke conferentie georganiseerd door ICOMOS - NL. In de loop van 2013 laten we u meer weten over deelname aan de conferentie.
Voor meer informatie of als u graag een bijdrage wilt leveren aan de organisatie van de conferentie kunt u mailen naar: congres@icomos.nl
Bron: Agenda Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Spiegelkrant 2013

Zo'n zeventig beroepsschippers, recreanten, belangengroepen en vaarwegbeheerders kwamen op vrijdag 23 november 2012 bijeen op Kasteel Groeneveld in Baarn tijdens de informatiebijeenkomst voor vaarweggebruikers. De middag stond in het teken van Spiegelen, Sparren en Samen verder en was bedoeld om de diversiteit en samenhang van de vernieuwende producten die Rijkswaterstaat de laatste jaren heeft ontwikkeld op het gebied van vaarweginformatie, te 'laten zien' aan vaarweggebruikers en -beheerders en hun mening daarover te horen.

Na de opening en de officiële 'lancering' van de portal www.vaarweginformatie.nl, zetten Arjen Doosje (afdelingshoofd operationele ontwikkeling bij het ScheepvaartVerkeersCentrum), Leny van Toorenburg (hoofd nautische zaken bij Koninklijke Schuttevaer) en

Hylke Steensma (projectleider 'Varen doe je samen' bij Stichting Recreatietoervaart Nederland) de scheepstelegraaf symbolisch op 'vol vooruit'. Vervolgens gingen de gebruikers en beheerders in hun eigen groepen aan de slag. Op een scheepsbrief gaven zij aan waarom zij trots zijn op 'hun vloot', oftewel: wat gaat goed op de Nederlandse wateren? Ook vulden ze in waar zij kansen voor verbetering en samenwerking zien (spiegelen). Dat leidde tot vier thema's. Daarna gingen de aanwezigen in themagroepen uiteen om te brainstormen over wat nodig is om tot concrete samenwerking te komen (sparren).

De Spiegelmiddag leverde een aantal concrete vervolgstappen op. Zo beloofde de beroepsvaart meer aandacht te schenken aan de communicatie met de pleziervaart. Zij wil daartoe het project 'Varen doe je samen' breder bekendmaken binnen de branche. De pleziervaart aan de andere kant wil haar achterban beter voorlichten over het gebruik van AIS en de marifoon aan boord.
Een andere behoefte is de weergave van knelpunten en oversteekplaatsen op elektronische kaarten. Een van de aanwezigen riep alle schippers op om dit bij hun leveranciers aan te geven. Tot slot kreeg Rijkswaterstaat een groot aantal tips om de informatievoorziening via de portal vaarweginformatie.nl te verbeteren. De middag werd afgesloten met een netwerkborrel.

Voor een ieder die de spiegelkrant 2013 niet ontvangen heeft:
http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Spiegelkrant%202013_tcm174-338809.pdf.

Bron: Rijkswaterstaat

VDJS breidt veiligheidscampagne uit

De organisaties achter 'Varen doe je samen' starten in 2013 een nieuwe campagne om de veiligheid van watersporters op kleinere vaarwegen te bevorderen. De veiligheidscampagne is een aanvulling op het bestaande VDJS-programma.

Het wordt drukker op het water. Daarom is het raadzaam extra aandacht te besteden aan de veiligheid van watersporters onderling op kleinere vaarwegen. Het VDJS deelconvenant II behandelt de thema's veilig, duurzaam en plezierig varen. Onderwerpen die daar bij passen zijn onder andere: snelvaren, 's nachts varen, varen in slecht weer, de staandemastroute, het dragen van een reddingvest, nautische borden en seinen, emissieloos varen en de waterkwaliteit en gedragscodes.

De nieuwe veiligheidscampagne is een aanvulling op het bestaande VDJS-programma. Dat heeft tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren tussen recreatie- en beroepsvaart op de grote vaarwegen. Beide campagnes lopen tot en met 2014. Voor de duidelijkheid: VDJS gaat niet om beleid, maar om veiligheidsvoorlichting.
Behalve bestaande convenantpartners doen aan de nieuwe campagne mee: KNRM, Nederlands Platform voor Waterrecreatie, Reddingsbrigade Nederland, Sportvisserij Nederland, Unie van Waterschappen en Waternet.

De nieuwe veiligheidscampagne start met een ondertekening van een convenant op vrijdag 8 februari tijdens Boot Holland in Leeuwarden.

Bron: Varen doe je samen

Kamervragen met antwoorden m.b.t. kaarten 1800-serie

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden over het bericht dat de Hydrografische Dienst de verschijning van 1800 kaarten opschort.

Antwoord van minister Hennis-Plasschaert (Defensie), mede namens de minister Schultz van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 21 februari 2013).
Vraag 1
Bent u bekend met de berichtgeving dat de 1800-serie kaarten met ingang van 2013 niet meer in het geheel in het voorjaar zal worden uitgegeven, als gevolg van de bezuinigingen binnen Defensie en door grote wijzigingen in de verkeersscheidingsstelsels op de Noordzee?
Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is de aanname in het bericht juist dat door het niet meer volledig in het voorjaar verschijnen van de 1800-serie de gebruikers van de kaartensets niet meer op een veilige manier het water opgestuurd kunnen worden?
Antwoord 2
Voor iedere zeekaart geeft de Dienst der Hydrografie wijzigingen op de kaart uit door middel van publicaties met de naam "Berichten aan Zeevarenden". De gebruikers kunnen met deze publicaties hun kaarten bijwerken. De informatie op de kaart blijft hierdoor actueel en de veiligheid van gebruikers is daardoor niet in het geding. De publicaties "Berichten aan Zeevarenden" zijn ook gratis op internet beschikbaar via de website www.hydro.nl of www.defensie.nl/marine/hydrografie/baz/.

Vraag 3
Deelt u de mening dat uitgeven van deze dure kaarten halverwege het vaarseizoen zonde van het geld is, omdat kaartgebruikers dan geen nieuwe meer zullen kopen doordat zij ofwel hun oude kaarten zelf aangepast hebben of doorvaren met oude kaarten? Zo ja, zou het dan niet beter zijn om voor dit jaar volledig af te zien van uitgave en deze besparing te gebruiken om vanaf volgend jaar weer jaarlijks in het vroege voorjaar een uitgave te kunnen doen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 3
Als op een kaart veel of grote wijzigingen nodig zijn, wordt een nieuwe editie uitgegeven. De 1800-serie was hierop tot dit jaar een uitzondering, want die werd ieder voorjaar opnieuw uitgegeven gelet op de recreatieve gebruikers, de commerciële belangen van distributeurs en de start van het recreatieve vaarseizoen. De bezuinigingen bij Defensie treffen ook de verwerking- en productiecapaciteit van de Dienst der Hydrografie. Met ingang van dit jaar wordt daarom voor de 1800-serie geen uitzondering meer gemaakt.

De wijzigingen in de verkeersscheidingsstelsels op de Noordzee zorgen voor een piekbelasting en worden momenteel verwerkt. De desbetreffende kaartserie wordt daarna zo spoedig mogelijk uitgegeven. De geplande data zijn vermeld in de persmededeling van november van vorig jaar. De Dienst der Hydrografie kondigt nieuwe publicaties vier weken voor verschijning aan. Voor alle papieren kaartpublicaties geldt dat deze op een bepaald moment verschijnen, waarna enige tijd later een nieuwe publicatie kan volgen.

Vraag 4
Is er een mogelijkheid dat de kaarten in plaats van op papier voortaan digitaal verschijnen met daarbij de mogelijkheid van tussentijdse kaartactualisaties waar zeekaartengebruikers zich op kunnen abonneren?
Antwoord 4
De Dienst der Hydrografie neemt aan het einde van dit jaar een nieuw productiesysteem in gebruik waarmee het mogelijk is digitale edities te verstrekken en bij te werken.

Op basis van de ervaringen met dit systeem zal de productencatalogus worden aangepast en zullen gebruikers op de hoogte worden gesteld van de wijze waarop zij de beschikking kunnen krijgen over de digitale edities.
Bron: officiële bekendmakingen.nl

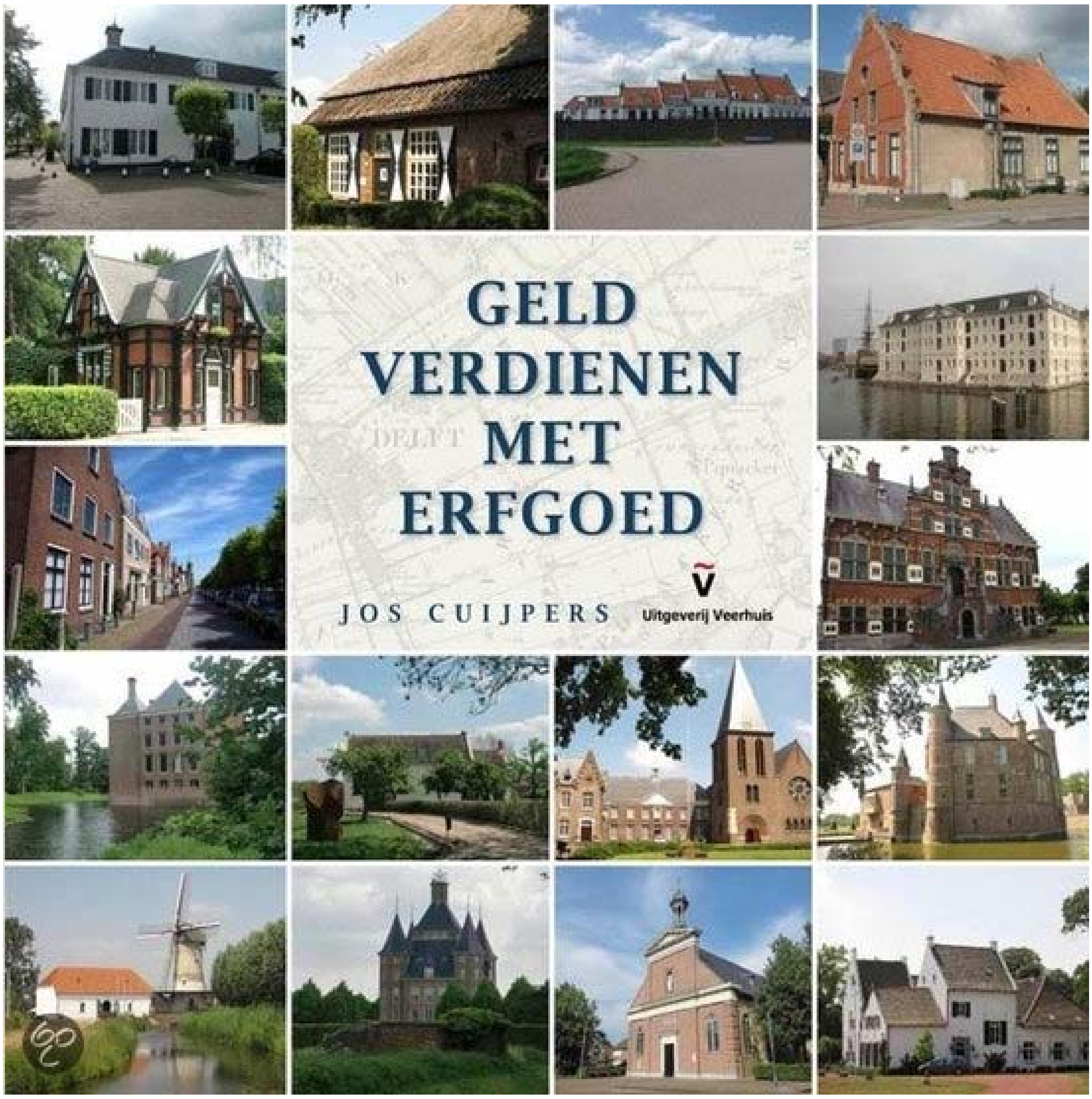
Geld verdienen met erfgoed

Dit boek gaat over erfgoed: oude gebouwen, historische stadsgezichten, oude landschappen. En het gaat ook over geld: een van de belangrijkste onderwerpen in deze tijden.

Hebben die twee iets met elkaar te maken? Natuurlijk! Als je met erfgoed te maken hebt, is geld altijd een probleem. Er is nooit genoeg en er is altijd meer nodig: voor restauratie, voor reconstructie, voor onderhoud. Deze activiteiten kosten veel meer in beschermde monumenten dan in gewone gebouwen. Daarom hebben de meeste politici het over erfgoed in termen van kosten. Erfgoed wordt vaak gezien als een bodemloze put, waar goed geld in gegooid wordt en waar niks uitkomt. Erfgoed wordt gewoonlijk als kostenpost gezien.

In dit boek wordt aangetoond dat het ook geld kan opbrengen. Jos Cuijpers beschrijft erfgoed als economische factor.

ISBN 9789087300395. Bron: Boek Geld verdienen met erfgoed



Nieuw boek: De maat genomen

Scheepsmetingen verklaard
Zojuist verschenen het boek De maat genomen, Varend erfgoed in de liggers van de Scheepsmetingsdienst. Achtergrond van de scheepsmetingen en een praktische handleiding voor de meetgegevens geschreven door George Snijder.
Dit boek geeft de achtergronden van de metingen van binnenvaartuigen in relatie tot het varend erfgoed. Het boek beschrijft de geschiedenis van de scheepsmetingen, de wet- en regelgeving en stipt de inspanningen aan om die papieren gegevens uit de liggers digitaal toegankelijk te maken. Daarmee wordt het historisch onderzoek van de oude binnenvaart vergemakkelijkt. Natuurlijk staat er ook een handleiding bij voor die zoektocht in de digitaal ontsloten liggers van de Scheepsmetingsdienst. Het boek is ruim geïllustreerd met foto's uit de praktijk en voorbeelden uit de liggers zelf.



George Snijder heeft vele artikelen gepubliceerd over diverse onderwerpen die te maken hebben met het varend erfgoed van Nederland en België.
Zijn artikelen zijn onder meer verschenen in de Bokkepoot, het tijdschrift van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB), waarvan hij jarenlang hoofdredacteur was.
Vanaf 2012 is hij bestuurslid van de LVBHB en webredacteur voor de website (www.lvbhb.nl) van deze vereniging.

Daarnaast heeft hij het project geïnitieerd en uitgevoerd om de liggers van de Scheepsmetingsdienst te ontsluiten. In 2009 publiceerde hij het boek Schippers van een gedempte haven, scheepvaart van 's Gravenmoer 1800-1950 over de geschiedenis van het dorp 's Gravenmoer (Noord-Brabant) en de scheepvaart, haven, schippers, schepen en scheepsbouw.

ir. G.L. Snijder MBA De maat genomen Varend erfgoed in de liggers van de Scheepsmetingsdienst; Achtergrond van de scheepsmetingen en een praktische handleiding voor de meetgegevens,
Uitgeverij Aeolus Alphen a/d Rijn, 2013.
ISBN 978-90-814366-0-1, 88 pagina's in kleur,
prijs € 19,50 exclusief € 2,16 porto. Het boek is exclusief te bestellen bij de auteur via aeolus@shipmail.nl of in de Verenigingsstand van de LVBHB, en wordt niet in de boekhandel verkocht.

Bron: flyer G.L. Snijder

Hier onveilig? Onmogelijk!

Herinneringen van een geducht onderzoeker



Op verzoek schreef Pieter van Vollenhoven het bijzondere verhaal over zijn jarenlange strijd voor veiligheid en over de vele barrières die hij op zijn veiligheidspad tegenkwam. In dit persoonlijke en met enorme kennis van zaken geschreven boek blikt hij terug op zijn werk en missie en beschrijft hij beeldend hoe, met steun van de Tweede

Kamer, zijn ideaal ten slotte werkelijkheid werd. Hij eindigt met een aantal aanbevelingen voor de toekomst.
Als iemand het thema veiligheid op de agenda heeft gezet, dan is het wel Pieter van Vollenhoven. Jarenlang heeft hij zich ingezet voor een veiliger samenleving, met name door de overheid en het parlement het enorme belang voor te houden van onafhankelijk onderzoek naar (ernstige) gebeurtenissen. Dit met als enig doel om uit het gebeurde lering te kunnen trekken. Uiteindelijk zou het tweeëntwintig jaar duren voordat zijn levenswerk, de Onderzoeksraad voor Veiligheid, er kwam.

Deze Raad haalde de onderste steen boven in vele zaken, onder andere de brand in het detentiecentrum op Schiphol-Oost, de hoge sterfte in verschillende Nederlandse ziekenhuizen, de brand bij Chemie-Pack in Moerdijk, het functioneren van Jeugdzorg, het ongeluk met het vliegtuig van Turkish Airlines, de vele roodlichtpassages op het spoor, met een aantal ernstige en vele bijna-ongevallen als gevolg, en nog veel meer. De Raad kwam tot gezaghebbende, en vaak onthutsende conclusies.

ISBN 9789460036279.
Bron: boek Hier Onveilig? Onmogelijk!

Nagekomen bericht rode diesel voor historische schepen!

In aanvulling op de tekst op blz. 10 en 11 van dit nummer:

Het leek mij nuttig de informatie te laten bevestigen door de Douane, dan weten we zeker dat er geen misverstanden zijn ontstaan. Die reageerde als volgt:

Geachte heer De Waard,

Ik begrijp dat tijdens het gesprek op het ministerie de suggestie is gedaan om vóór 1 juli 2013 een melding te doen bij de bevoegde douaneregio. Het is echter onze bedoeling om op korte termijn landelijk geldend beleid vast te stellen. Daarin zal o.a. voor historische schepen worden geregeld dat zij ook voor de tweede helft van 2013 nog rode diesel voorhanden mogen hebben. Ik verwijs naar vraag en antwoord 32 uit de Nieuwsbrief van december 2012. Het is dan niet nodig om een verzoek in te dienen bij de douaneregio.
Voor de periode met ingang van 1 januari 2014 zal een mogelijke ontheffing worden opgenomen in de Uitvoeringsregeling accijns. Ik verwijs naar vraag en antwoord 33 uit de Nieuwsbrief. Daarover is nog niets beslist. Wij zijn hierover in overleg met het ministerie.

Met vriendelijke groet,

Toon (A.B.J.M.) Zom
Beleidsadviseur

En dat antwoord brengt weer wat meer helderheid en wat mij betreft ook opluchting. Op het ministerie wordt dus toch beseft dat die rode kleurstof niet zomaar even uit de tanks verdwijnt, als je weinig vaart en er er niet zo vaak blanke olie wordt gebunkerd.

Dan gaat het verdunnen langzaam. Het enig juiste antwoord op de vraag wat de stand van zaken is luidt: er wordt over nagedacht op het ministerie en men zint op een oplossing voor historische schepen, ook na 31 december 2013. (SdW)

Let op! Er is dus nog niets definitief, er wordt over nagedacht! En dat is al een hele vooruitgang. (JB)

Bron: Forum LVBHB en Waterscouting.com.

Geactualiseerde VDJS Knooppuntenboekjes en folders editie 2013 online

Vanaf 6 maart 2013 zijn de nieuwe edities van de knooppuntenboekjes en folders te downloaden op de website www.varendoejesamen.nl.

Bron: Varen doe je samen